
Van:
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 08:35
Aan:
CC:
Onderwerp: BO-MIRT, Omgevingsagenda Noord-Nederland en artikel RTV Noord 8 juni 2019
Bijlagen: DVizu5RX0AAITG8.jpg; DfqHwJxWkAANEb2.jpg

Geachte leden van provinciale staten,

In het najaar willen uw bestuurders met het Rijk gaan overleggen over de nieuwe Omgevingsagenda Noord-Nederland. Aangezien U als Staten het hoogste politieke orgaan bent hoort u voor de maximale invloed en eigen input te gaan voor deze Omgevingsagenda Noord-Nederland. Uw voorgangers zijn voor hetzelfde project als uitwerking van de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040' nooit in positie gebracht door de voorgaande college's in de periode 2011/2012. Tot op heden moet ik constateren dat de *bestuurlijke cultuur in Noord-Nederland is van uw huis passeren en u niet informeren* als het om zulke belangrijke dingen gaat, waar miljarden Euro's aanhangen. Gaat u nu wel uw plaats aan tafel opeisen?

Verschillende van u zullen op de website van RTV Noord dit bericht op 8 juni 2019 gezien hebben: <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/209386/De-regio-omhoogtillen-doen-we-dat-wel-goed> Helaas is mijn ervaring dat de bestuurders zich door de inhoud van dit artikel laten afschrikken. Terwijl iemand met kennis van zaken in dit artikel een hoop drogredenen ziet, verkeerde aannames omdat de gevraagde personen de kennis toch niet hebben. Als je niet weet hoe een systeem werkt en je stelt de verkeerde begin vraag vooraf kom je verkeerd uit. Het Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving zitten er nog wel eens naast. Helemaal als het om spoorverbindingen gaat en hogesnelheidslijnen. De beide gevraagde heren hebben nooit een eigen studie over dit onderwerp gepubliceerd in de Nederlandse context de afgelopen 10 jaar. *Hier spuien ze meningen zonder enige eigen wetenschappelijke onderbouwing.* Aan de had van citaten zal ik u uitleggen waar ze figuurlijk ontspreken.

Lelylijn:

Citaat 1: *Coen Teulings. hoogleraar economie Universiteit Utrecht*

Wat voor Teulings telt is de vraag: weegt de tijdwinst van zo'n lijn op tegen de kosten ervan? 'Of dat uit kan waag ik te betwijfelen, maar het gaat om een verbinding tussen twee grote steden. Misschien is er kans voor.' Maar onverdeeld enthousiast is Teulings dus niet

- De Lelylijn bedient een nieuw gebied waar nu geen trein rijdt
- De trein vervangt alle snelle bussen tot en met Emmeloord. In de spits vertrekken deze op anderhalve minuut van elkaar bij Groningen HS alsof dat zo efficiënt en effectief is. Q-link Leek, Q-liner Drachten, Q-liner Heerenveen, Q-Liner Emmeloord. Dit is een reguliere regionale trein in passagiers aantallen.
- Groningen - Amsterdam Zuidas per trein 2 uur volgens de NS reisplanner. Met de auto via de Flevopolder anderhalf uur als alles normaal doorstroomt. In dit artikel over de verbreding Almere - Amsterdam - Schiphol: <http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/verbreding-schiphol-%E2%80%93-amsterdam-%E2%80%93-almere-was-en.57567.lynkx>. Omdat de auto sneller is zal ongeveer 35 procent

van het verkeer op de Hollandse Brug uit Noord-Nederland komen. Mensen die nu de trein mijden omdat de trein te langzaam is.

Citaat 2:

Thissen vindt vooral dat goed onderzoek nodig is naar een mogelijk averechts effect van de Lelylijn. 'Als er een hogesnelheidslijn komt van Amsterdam naar Groningen, dan komt ook de vraag om de hoek kijken of je zo'n lijn laat doorlopen naar Hamburg.'

- Als er een onderzoek gedaan moet worden dan ook een project gebruiken wat als referentiekader kan dienen. Voor de casus Lelylijn is de casus Nürnberg - München het best te vergelijken met Groningen - Amsterdam. Deze verbinding is sinds juli 2006 operationeel en raad u aan de Wikipedia link te lezen: https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke_N%C3%BCrnberg%E2%80%93Ingolstadt%E2%80%93M%C3%BCnchen

Citaat 3:

Je kunt je afvragen of een verbinding Amsterdam – Brussel al die miljarden waard is geweest. Dat weet ik nog zo niet. Dat zou misschien nog sterker gelden voor Amsterdam - Groningen via Heerenveen.'

- Hier wordt voorbij gegaan dat Amsterdam - Brussel integraal onderdeel is van de hogesnelheidslijn Amsterdam - Parijs. Dus kijken naar een deel van som, maar de rest van de som negeren.
- De HSL-Zuid is alleen rendabel door het snelle internationale doorgaande treinverkeer. Dus met gebruikt van de Thalys naar Parijs en nu ook de Eurostar naar London.

Citaat 4:

Over doortrekken van de Lelylijn naar Hamburg is Teulings helder. 'Dat gaat niet gebeuren, daar is echt geen markt voor.'

- Momenteel is er geen markt voor. Volgens de NS Internationaal reisplanner is de reistijd per trein tussen Amsterdam - Hamburg is de snelste tijd 5 uur 14 minuten de langzaamste tijd 6 uur 10 minuten. Voor 500 kilometer tussen Amsterdam - Parijs met de Thalys ben je 3 uur en 15 minuten onderweg. En je bent verplicht via 1 route te reizen zonder keuze uit twee te hebben. Via Groningen komt een alternatief voor Osnabrück.
- Voer in Google Maps Amsterdam - Groningen - Hamburg in dan zal de reistijd per auto 4 uur en 30 minuten zijn. 45 minuten sneller dan de snelste treinverbinding.
- Per vliegtuig alleen voor de vlucht 1 uur 5 minuten. Maar reken transfer naar Schiphol er nog bij en in drukke periodes moet u ook nog 3 uur van te voren aanwezig zijn. Dan is de snelste totale reistijd 3 uur 30 minuten. Sinds de ingebruikname van de hogesnelheidslijn München - Nürnberg - Berlin in december 2017 gebeurt na 18 maanden dit: <https://www.swp.de/reise/eurowings-streicht-verbinding-nuernberg-berlin-31172167.html>. Met als inleiding deze zin: *Weil zu viele Kunden auf die Bahn umsteigen, stellt die Fluggesellschaft Eurowings die Strecke Nürnberg - Berlin ein.* Over de weg is Nürnberg - Berlin ook 500 kilometer zie volgende citaat: *Die Fahrt mit dem Zug dauert zwischen dreieinhalb und vier Stunden.* In totale reistijd is de trein sneller of net iets langzamer dan het vliegtuig dat de trein nemen een beter alternatief is. De reistijd was eerst tussen Nürnberg en Berlijn per trein ook 6 uur tot december 2017.

Over de trein Groningen - Emmen valt een vergelijkbare analyse te maken. Ook daar wordt deels met een Randstadbril gekeken. Als je de verkeerde aannames en data gebruikt kom je in je berekening en conclusie ook verkeerd uit. Om het voor u overzichtelijk te houden heb ik mij beperkt tot de Lelylijn. Maar voor uw kennis voeg ik nog wat afbeeldingen toe. In het kaartje van GroenLinks wordt ook de verbinding via het Noorden vergeten als alternatief,

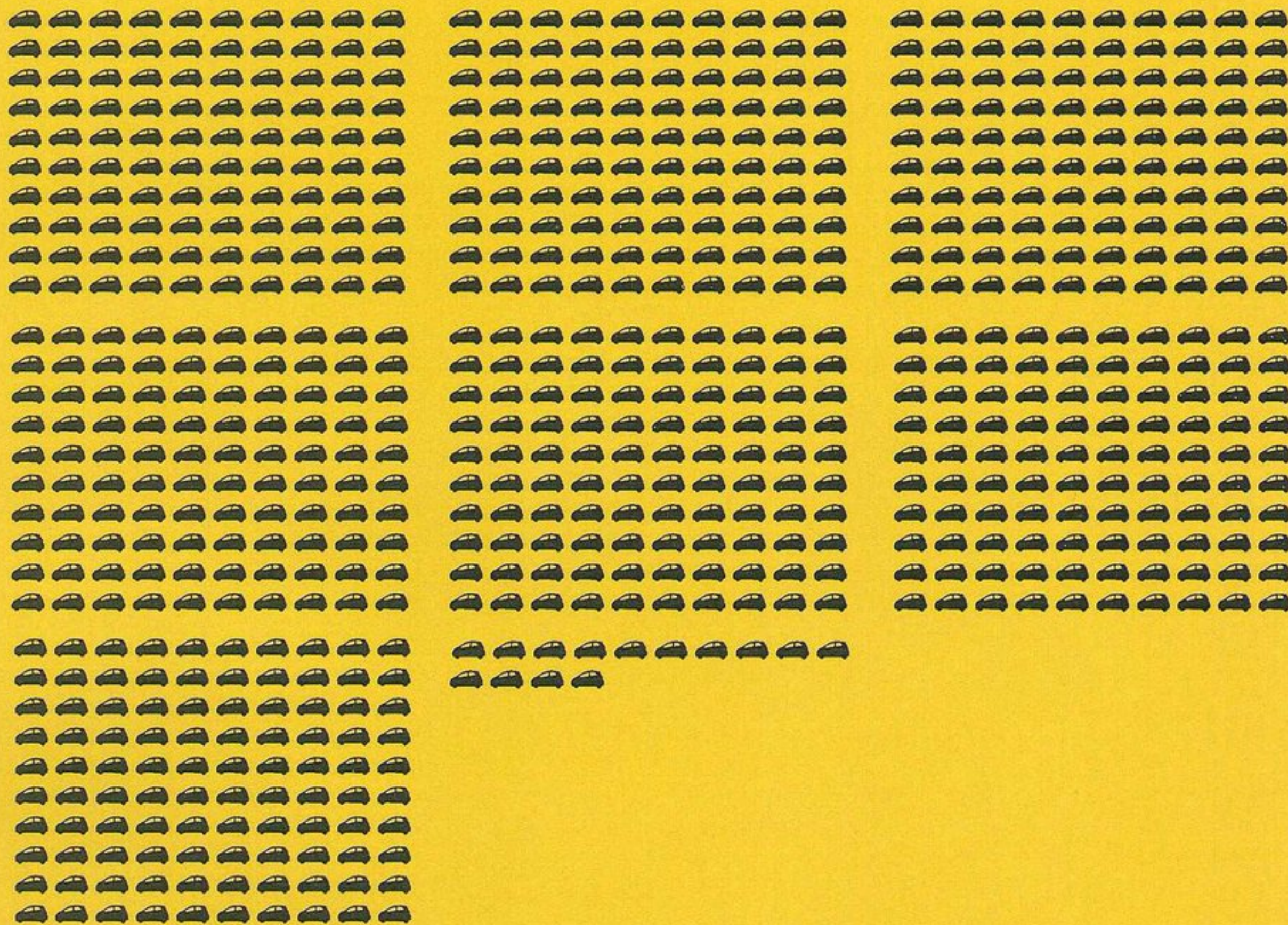
want iedereen is vastgeroest op de route via Osnabrück. Ook voor u interessant als we de Lelylijn onderdeel maken van *Amsterdam - Groningen - Hamburg - Berlijn in 4 uur reistijd per trein*. Daar is een afbeelding van de modal shift van wat er gebeurd is tussen München - Berlin toen de reistijd van 7 uur per trein naar 4 uur gegaan is. Ook voor de te maken onderzoeken is het slim vaker bij onze Duitse burens te kijken.

Met vriendelijke groet,

-

4 ways to move 1,000 people

714 cars*



15 buses



4 light rail vehicles



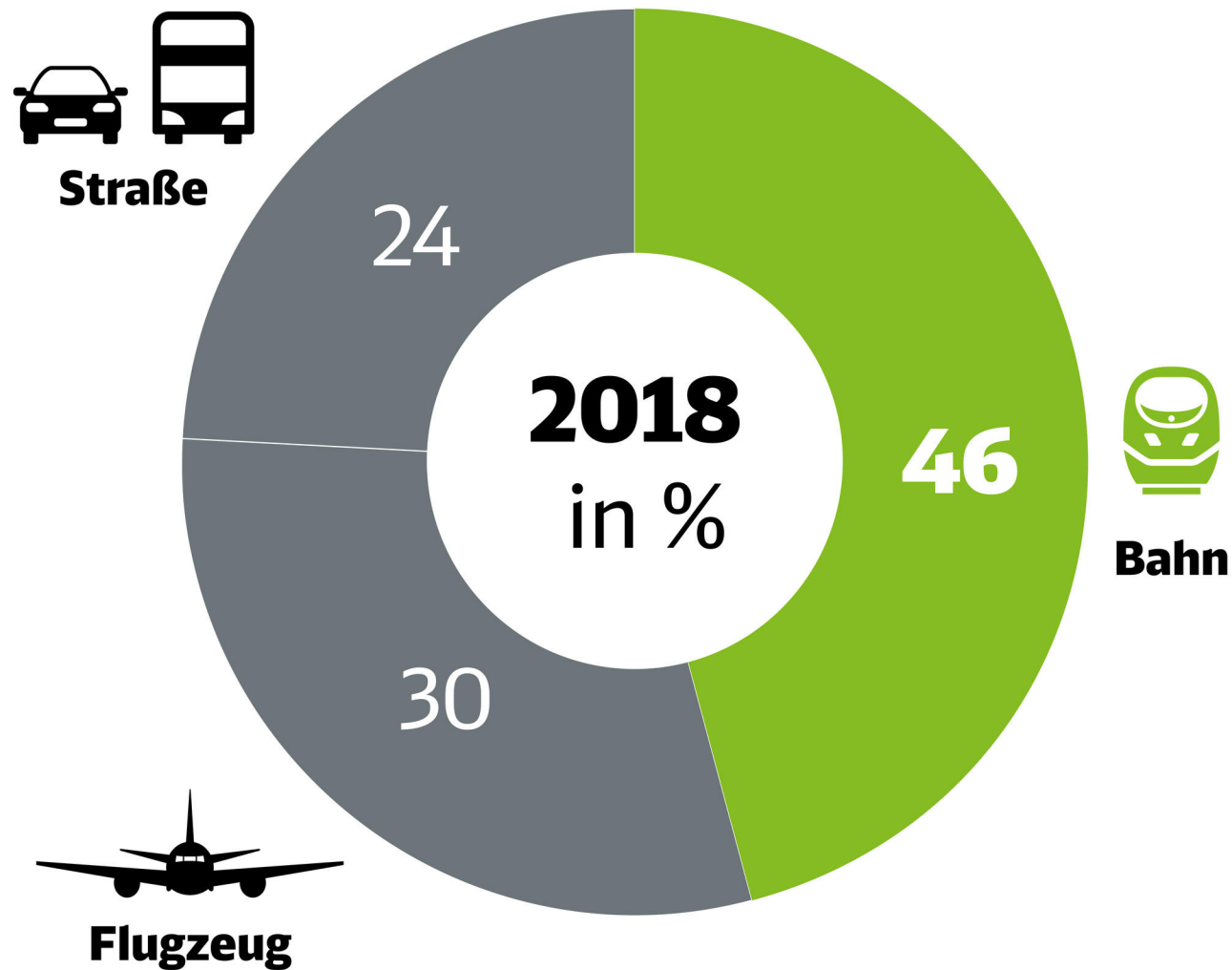
1 x 8-carriage train



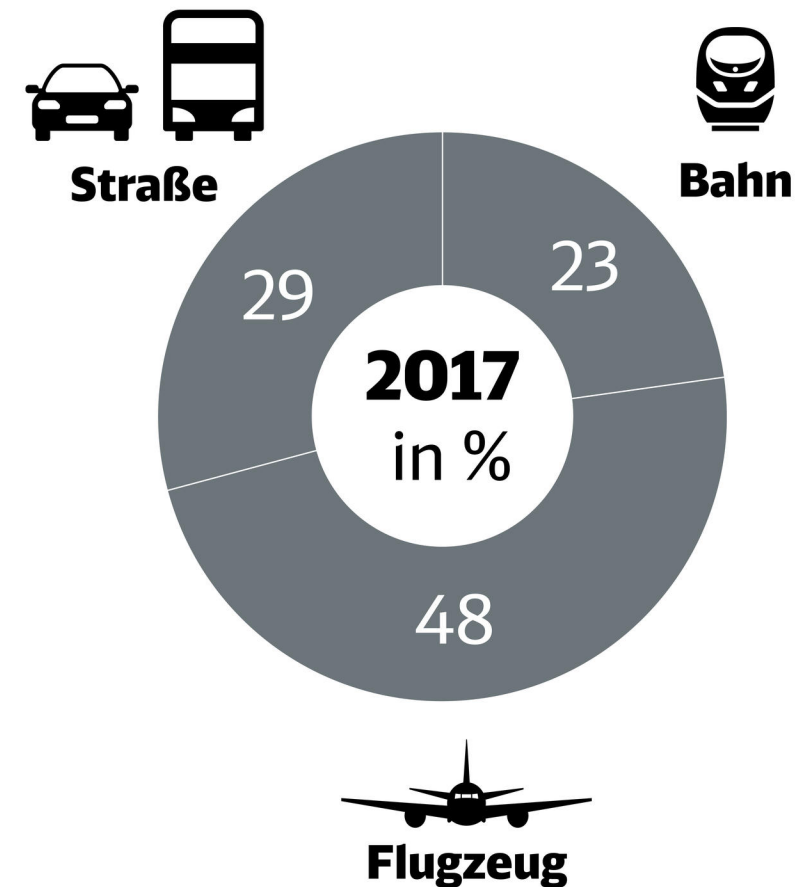
* based on average light vehicle occupancy of around 1.4 (taken from the 2012/13 Household Travel Survey published by Bureau of Transport Statistics)

Bahn inzwischen Verkehrsmittel Nr. 1 zwischen Berlin und München

Nach der Eröffnung der SFS*



Vor der Eröffnung der SFS*



*SFS - Schnellfahrstrecke Berlin-München, eröffnet am 8.12.17
Quelle: Gemeinsame Studie Deutsche Bahn / Telefónica Deutschland

**Reistijd vanuit Amsterdam
zonder Europese Spoorwegen**
 Geschatte reistijd vanuit
 Amsterdam op Europese
 Spoorwegen (met een
 gemiddelde snelheid van
 230km/h)

